Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10216**

19. Wahlperiode 15.05.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/9758 –

Herausforderung für Elektrokleinstfahrzeuge – die Allgemeine Betriebserlaubnis

Vorbemerkung der Fragesteller

Elektrokleinstfahrzeuge bieten eine Chance, die Mobilität der Zukunft erheblich zu bereichern. Sie haben nach Ansicht der Fragesteller das Potenzial, einer der „Game Changer" für die Verkehrswende zu werden. Für Wege zu Zielen im Nahbereich und im Zusammenspiel mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können sie nicht nur in verdichteten Innenstadtbereichen Verkehre weg vom Auto verlagern.

Die Bundesregierung hat vor kurzem im Kabinett die Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Diese kann in Kraft treten, sobald der Bundesrat ihr zugestimmt hat. Gleichzeitig war aus dem Bundesrat bereits Kritik, insbesondere an der vorgesehenen Gehwegnutzung durch einen Teil der Elektrokleinstfahrzeuge, zu vernehmen (www.mdr.de/nachrichten/politik/inland/kommunen-gegen-elektro-tretroller-auf-gehwegen-100.htm). Zudem bleiben aus Sicht der Fragestellenden auch zentrale Fragen der Verkehrsraumnutzung und Verkehrssicherheit weiter unbeantwortet.

Immer mehr Elektrokleinstfahrzeuge werden entwickelt und produziert. Eine bedeutende Anzahl ist bereits verkauft. Bisher werden die Kleinstfahrzeuge illegal gefahren, denn derzeit sind diese nach dem bestehenden Straßenverkehrsrecht nicht zugelassen. Dies soll sich für zukünftig in Betrieb genommene Elektrokleinstfahrzeuge mit der neuen Verordnung ändern. Sie sieht vor, dass das Kraftfahrt-Bundesamt den neuen elektrischen Mikromobilen eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt. Aus Sicht der Fragestellenden besteht in diesem Zusammenhang eine Reihe von offenen Fragen. Insbesondere, da es keine „Stunde null" für Elektrokleinstfahrzeuge geben wird, ab der diese zum allerersten Mal über die Ladentheke gehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Ist es bei der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) und Einzelbetriebserlaubnis (EBE) für Elektrokleinstfahrzeuge vorgesehen, dass jedes Bauteil einzeln oder nur das Elektrokleinstfahrzeug als Gesamtes technisch abgenommen werden muss?

Elektrokleinstfahrzeuge müssen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) den Voraussetzungen der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschiften (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) entsprechen. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung beinhaltet Anforderungen an einzelne Bauteile, als auch an das Gesamtfahrzeug.

Gemäß § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) obliegt die Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebserlaubnissen (EBE) für Einzelfahrzeuge den zuständigen obersten Landesbehörden oder der von ihnen bestimmten nach Landesrecht zuständigen Stellen.

2. Welche einzelnen konkreten Schritte (Funktionsprüfung, Haltbarkeit der Bauteile, Bremsverzögerung etc.) sind Bestandteil der ABE und der EBE?

Es wird auf die in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung normierten Anforderungen verwiesen.

3. Wird die Prüfung der Batteriesicherheit ebenfalls Bestandteil der ABE und der EBE bei neuen Elektrokleinstfahrzeugen sein?

   a) Wenn ja, wie wird die Prüfung der Batteriesicherheit bei der ABE und bei der EBE konkret aussehen?

   b) Wenn nicht, warum wird die Batteriesicherheit nicht Bestandteil der ABE und der EBE sein?

Die Anforderungen an die Batteriesicherheit werden in § 7 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung beschrieben. Dies gilt sowohl für die Einzelbetriebserlaubnis als auch für die Allgemeine Betriebserlaubnis.

4. Mit welchen Kosten pro Elektrokleinstfahrzeug rechnet die Bundesregierung für die ABE für Sharing-Unternehmen, die ihre Fahrzeuge zulassen wollen?

5. Mit welchen Kosten pro Elektrokleinstfahrzeug rechnet die Bundesregierung für die EBE für Nutzerinnen und Nutzer, die bereits ein Elektrokleinstfahrzeug erworben haben und dies nachträglich mit einer EBE versehen müssen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für die Erteilung einer ABE kann der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) entnommen werden (Gebührennummer 111.1). Die ABE wird für einen Fahrzeugtyp erteilt, so dass die Kosten pro Elektrokleinstfahrzeug nicht beziffert werden können.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Wie genau sollen, nach Ansicht der Bundesregierung, Elektrokleinstfahrzeuge, die bereits an Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland verkauft wurden, eine EBE erhalten (bitte den Prozess möglichst genau beschreiben), was müssen Nutzerinnen und Nutzer bei einer möglichen Kontrolle nachweisen, und in welcher Form sollen die Nachweise erbracht werden?

7. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass auch ausländische Hersteller bereits verkaufte Elektrokleinstfahrzeuge nachträglich mit einer ABE bzw. EBE ausstatten, und wenn ja, wie will sie dies gegenüber ausländischen Herstellern wirksam machen?

8. Was will die Bundesregierung für die Nutzerinnen und Nutzer tun, wenn eine EBE aufgrund von Mängeln an den Bauteilen von bereits verkauften Elektrokleinstfahrzeugen nicht erteilt wird, diese Elektrokleinstfahrzeuge aber gegebenenfalls bereits nicht mehr produziert werden und der Hersteller sie somit nicht nachrüsten kann oder will, und welche rechtlichen Ansprüche ergeben sich hieraus für die Nutzerinnen und Nutzer gegenüber den Herstellern von Elektrokleinstfahrzeugen?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In § 21 StVZO wird die Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge beschrieben. Fahrzeuge, die bisher in Deutschland verkauft wurden, waren mit dem Hinweis ausgestattet, dass diese Fahrzeuge nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind. Es obliegt dem Hersteller oder Händler, ob dieser eine Nachrüstung anbietet.

9. Wie wurde der Erfüllungsaufwand des Bundes (vgl. Punkt a. in Abschnitt E.3 „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) errechnet, und auf welchen Annahmen beruht er?

10. Wie wurde der Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive der Kommunen) (vgl. Punkt b. in Abschnitt E.3 „Erfüllungsaufwand der Verwaltung“ der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung) errechnet, und auf welchen Annahmen beruht er?

Die Frage 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Begründung des Erfüllungsaufwands in der Bundesratsdrucksache 158/19, S. 24 ff., verwiesen.

11. Wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, das Vorhandensein einer gültigen ABE bzw. EBE bei neuen Elektrokleinstfahrzeugen kontrolliert werden, wer soll diese Kontrollen durchführen, und welche Kosten entstehen dabei?

12. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung das Vorhandensein einer gültigen ABE beziehungsweise EBE bei nachgerüsteten Elektrokleinstfahrzeugen kontrolliert werden, wer soll diese Kontrollen durchführen, und welche Kosten entstehen dabei?

15. Wie will die Bundesregierung die Bundesländer dabei unterstützen das Vorhandensein einer ABE bzw. EBE bei Elektrokleinstfahrzeugen auf der Straße wirkungsvoll kontrollieren zu können?

Die Fragen 11, 12 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überprüfung der Elektrokleinstfahrzeuge findet im Rahmen der Verkehrskontrollen statt. Es entsteht somit kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Länder. Durch die Angabe der Genehmigungsnummer auf dem Fabrikschild am Fahrzeug ist eine erweiterte Kontrollmöglichkeit gegeben.

Zur weiteren Kontrolle kann zusätzlich verlangt werden, dass die dazugehörige Datenbestätigung nach § 20 Absatz 3a Satz 1 bis 3 StVZO oder die Bescheinigung über die Einzelbetriebserlaubnis nachgereicht werden.

13. Ist auch die im Elektrokleinstfahrzeug verbaute Software Bestandteil der ABE bzw. EBE, und wenn ja, wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, im laufenden Betrieb auf der Straße kontrolliert werden, ob die im Elektrokleinstfahrzeug verbaute Software nicht nachträglich

    a) durch den Besitzenden oder

    b) durch einen Hackerangriff oder

    c) durch den Hersteller bzw. Betreiber

    verändert wurde oder vom zugelassenen Zustand abweicht?

14. Wie soll, nach Auffassung der Bundesregierung, das Vorhandensein ein gültigen ABE bzw. EBE bei Elektrokleinstfahrzeugen kontrolliert werden, wenn diese durch den Hersteller oder die Verleihfirma ein sicherheitsrelevantes Software-Update bekommen haben?

16. Muss die ABE bzw. EBE eines Elektrokleinstfahrzeugs erneuert oder neu erteilt werden, wenn am betreffenden Elektrokleinstfahrzeug Bauteile, wie beispielsweise die Beleuchtung, erneuert oder gegen einen anderen Beleuchtungstyp ausgetauscht werden soll?

Die Fragen 13, 14 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Elektrokleinstfahrzeuge müssen den Maßnahmen zum Schutz vor Manipulation gemäß DIN EN 15194:2018-11 entsprechen, um eine ABE zu erhalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) prüft die Konformität der Fahrzeuge.

Wenn durch den Hersteller an den Elektrokleinstfahrzeugen genehmigungsrelevante Änderungen vorgenommen werden, muss die ABE erweitert oder eine neue ABE beantragt werden, ansonsten kann die Betriebserlaubnis erlöschen.

17. Wie hoch werden, nach Auffassung der Bundesregierung, die Bußgelder für die Inbetriebnahme oder das Fahren von Elektrokleinstfahrzeugen ohne gültige ABE bzw. EBE bemessen sein?

Für das Inbetriebsetzen eines Elektrokleinstfahrzeugs ohne die erforderliche ABE oder EBE auf öffentlichen Straßen ist nach der Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung für den Führer des Elektrokleinstfahrzeugs und den Halter, der die Inbetriebnahme anordnete oder zuließ, ein Bußgeldregelsatz in Höhe von 70 Euro vorgesehen.

18. Wie viel Zeit liegt nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils künftig zwischen der Beantragung einer ABE bzw. EBE und der Erteilung durch die zuständige Stelle?

Wenn alle notwendigen Unterlagen zur Erteilung einer ABE beim KBA eingereicht wurden, wird die ABE in der Regel innerhalb von zwei Wochen erteilt. Zu der Dauer der Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis durch die zuständigen Landesbehörden liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Mit wie vielen Anträgen auf Erteilung einer ABE bzw. EBE pro Jahr für nachgerüstete und neue Elektrokleinstfahrzeuge rechnet die Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt (bitte jeweils getrennt nach ABE und EBE, nach nachgerüsteten und neuen Elektrokleinstfahrzeugen sowie für die Jahre 2019 und 2020 aufführen)?

Es wird auf die Begründung des Erfüllungsaufwands in der Bundesratsdrucksache 158/19, S. 25, verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333